

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

---

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problems Mailbox.**

⑤1

Int. Cl. 2:

**B 66 B 5/02**

①9 **BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**

B 66 B 11/06

DEUTSCHES



PATENTAMT

DE 26 40 137 A 1

①1

# Offenlegungsschrift **26 40 137**

②1

Aktenzeichen:

P 26 40 137.6

②2

Anmeldetag:

7. 9. 76

④3

Offenlegungstag:

16. 3. 78

③0

Unionspriorität:

③2 ③3 ③1

⑤4

Bezeichnung:

Hilfsfahrvorrichtung für Aufzüge

⑦1

Anmelder:

Dirkskötter, Bodo, 4400 Münster

⑦2

Erfinder:

gleich Anmelder

DE 26 40 137 A 1

1. Hilfsfahrvorrichtung für Aufzüge, dadurch gekennzeichnet, daß das Ende des Tragseils als Längenreserve mit wenigen Windungen um eine haspelähnliche Walze gewickelt und daran befestigt ist, die Walze auf dem oberen Teil der Aufzugskabine seilmittig fest montiert, mit einem Getriebe, insbesondere selbsthemmendes Schneckengetriebe versehen ist, dessen Betätigungsspindel bis in das Kabineninnere führt und durch Drehung mittels Handrad oder Kurbel eine ab- oder aufrollende Bewegung der Walze bewirkt.
2. Hilfsfahrvorrichtung für Aufzüge nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Walzenantrieb durch netzstromunabhängigen Motor erfolgt, der von der Aufzugskabine aus über Schalter gesteuert wird.
3. Hilfsfahrvorrichtung für Aufzüge nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Betätigung der Walze während des normalen Aufzugbetriebes durch Verwendung von an sich bekannten mechanischen oder elektrischen Verriegelungen blockiert und erst bei Stromausfall freigegeben wird.

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung für Aufzüge, insbesondere für Personenbeförderung. Es kommt vor, daß Aufzüge infolge Stromausfall oder einer sonstigen Betriebsstörung zwischen zwei Haltestellen zum Stillstand kommen und dadurch Fahrgäste längere Zeit eingeschlossen sind, bis die Ursache des Umstandes beseitigt ist.

Mit Verwendung der Vorrichtung bei neu zu erstellenden Aufzügen oder durch nachträglichen Einbau an vorhandenen Fahrstühlen können im Falle des unerwünschten Stehenbleibens die Fahrgäste den Aufzug bis zum nächsten Haltepunkt selbst dirigieren.

Es sind verschiedene Vorrichtungen für die Befreiung von Fahrgästen aus stehengebliebenen Aufzügen bekannt. Vielfach sind es Notstromerzeuger oder Batterien, die bei Ausfall des Netzstroms die Funktion der Aufzüge übernehmen. Abgesehen davon, daß die Umstellung auf den Notstrom zeitlich nicht immer schnell geht, fehlt bei vielen Aufzügen die recht aufwendige Einrichtung. Weiter sind verschiedentliche Ausführungen von Notausstiegen für solche Fälle bekannt. Jedoch sind diese Einrichtungen durchweg problematisch, da die Fahrgäste auf Hilfe von außen angewiesen sind.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine einfache Vorrichtung zu schaffen, durch die sich die Fahrgäste in kurzer Zeit aus dem stehengebliebenen Aufzug befreien können. Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß auf der Aufzugskabine eine drehbare Walze fest angebracht ist und das Ende des Tragseils an oder durch eine Öffnung geführt im Innern der Walze durch Klemmen befestigt wird. Dadurch ergibt sich eine Reservelänge des Tragseils, die gesteuertes Abwickeln bei Drehung der Walze erlaubt und den stehengebliebenen Aufzug auf einfache Weise bis zum nächst unteren Ausgang bewegt. Bei entsprechender Auslegung der Antriebsübersetzung der Walze kann auch durch weiteres Aufwickeln des Tragseils der nächst höhere Ausgang angesteuert werden. Die Walze kann von Hand oder durch netzstromunabhängige Motoren betätigt werden.

Ein Ausführungsbeispiel ist in der Zeichnung dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben.

Auf den Trägerprofilen (1) der Aufzugkabine (2) sind zwei Lagerböcke (3) befestigt, in die die Zapfen (4) einer mit Abrollschutzrändern versehenen Walze (5) drehbar gelagert sind. Das Tragseil (6) ist mit wenigen Windungen um die Walze (5) gewickelt und das Ende im inneren Hohlraum der Walze (5) durch Schellen befestigt. Bei mehreren Tragseilen wird die Wickelung entsprechend der Anzahl der Seile mehrgängig ausgeführt. Auf einen Zapfen (4) der Walze (5) ist ein selbsthemmendes Schneckengetriebe (7) mit zweckentsprechender Übersetzung so angesetzt, daß die Schneckenantriebsspindel (8) in den Kabinenraum (9) ragt. Mit einem an der Antriebsspindel (8) befestigten Handrad (10) wird das Schneckengetriebe (7) betätigt und die Walze (5) gedreht. Dabei wird das um die Walze (5) gewickelte und verankerte Tragseil (6) je nach Drehrichtung verlängert oder verkürzt. Dadurch bewegt sich die Aufzugkabine (2) unabhängig auf- oder abwärts vom Aufzugantrieb. Das Handrad (10) ist durch einen strombetätigten Riegel (11) im Betriebszustand blockiert und wird erst bei Stromausfall bedienbar.

Anstatt der Betätigung durch das Handrad (10) kann auch das Getriebe (7) durch einen netzunabhängigen Motorantrieb über AUF - AB-Schalter von der Kabine aus das Getriebe in Gang setzen. Der Schalter spricht nur bei Stromausfall an und ist somit gegen Mißbrauch geschützt.

<sup>4</sup>  
Leerseite

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**

Nummer:

26 40 137

Int. Cl.2:

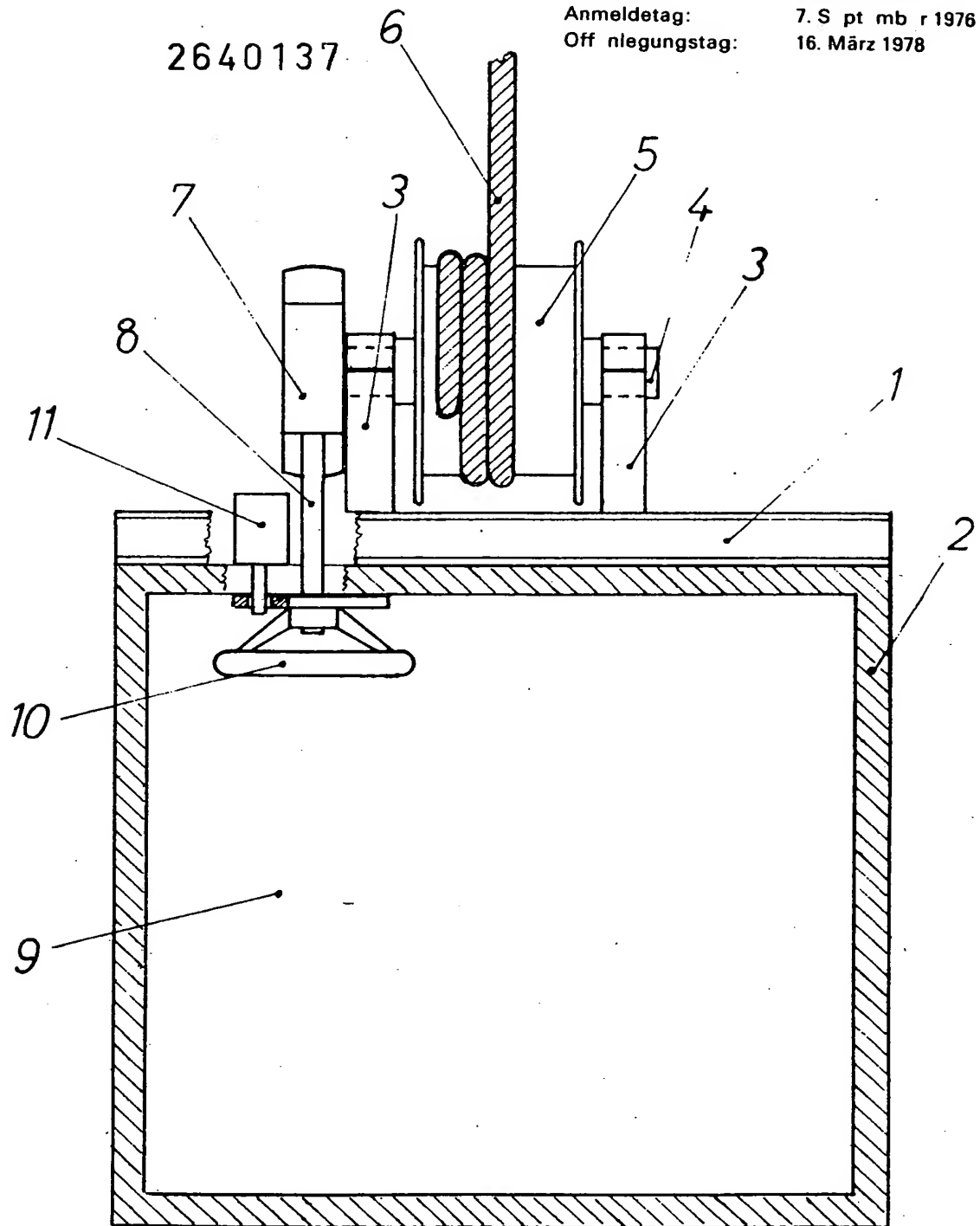
B 66 B 5/02

Anmeldetag:

7. Sept. 1976

Offenlegungstag:

16. März 1978



809811/0127